



HUMANISTINEN  
AMMATTIKORKEAKOULU

OPINNÄYTETYÖ

**Viittomakielentulkin ja liikenneopettajan  
näkemyksiä moniammatillisesta yhteistyöstä  
autokoulutulkkausessa**

*Anne Heinonen*

Viittomakielentulkin koulutusohjelma (240 op)

Huhtikuu / 2014

# HUMANISTINEN AMMATTIKORKEAKOULU

## Viittomakielentulkin koulutusohjelma

### TIIVISTELMÄ

<b>Työn tekijä</b> Anne Heinonen	<b>Sivumäärä</b> 36 ja 4 liitesivua
<b>Työn nimi</b> Viittomakielentulkin ja liikenneopettajan näkemyksiä moniammatillisesta yhteistyöstä autokoulutulkkauksessa	
<b>Ohjaava opettaja</b> Hanna-Kaisa Turja	
<b>Työn tilaaja ja työelämäohjaaja</b> Liikennekoulu Safetycar, Anssi Mäkeläinen	
<b>Tiivistelmä</b> <p>Opinnäytetyön tavoite on tuoda ilmi viittomakielentulkin ja liikenneopettajan näkemyksiä moniammatillisesta yhteistyöstä autokoulutulkkauksessa. Tutkimusmenetelmänä olen käyttänyt puolistrukturoitua teemahaastattelua. Tutkimukseeni olen haastatellut yhtä viittomakielentulkkiä ja yhtä liikenneopettajaa yksilöhaastatteluna kesällä 2013. Haastatteluissa ei käy ilmi, ovatko haastattelemani henkilöt tehneet yhteistyötä aiemmin yhdessä. Koska haastateltavia on vain kaksi, tuloksia ei ole yleistettävissä.</p> <p>Lisäksi opinnäytetyöni sisältää liitesivun viittomakielentulkin käytöstä liikenneopettajille. Liitesivu on kirjoitettu opinnäytetyön tilaajan, oululaisen liikennekoulu Safetycarin, toivomuksesta. Työelämäohjaaja on Anssi Mäkeläinen.</p> <p>Opinnäytetyössä on kaksi tutkimuskysymystä. Ensimmäinen tutkimuskysymys on, kuinka viittomakielentulkin ja liikenneopettajan moniammatillinen yhteistyö ilmenee autokoulutulkkauksessa. Toisella tutkimuskysymyksellä halusin kartoittaa yhteistyön haasteita sekä mitä parannusehdotuksia tulkilla ja opettajalla on.</p> <p>Aihetta ei ole tutkittu ennen. Toivon, että opinnäytetyöni saa sekä tulkit että opettajat tiedostamaan moniammatillisen yhteistön merkityksen sekä millaista tukea heiltä odotetaan. Uskon myös liitesivun tulkin käytöstä olevan hyödyllinen liikenneopettajille.</p> <p>Tutkimustuloksista käy ilmi, että yhteistyö ilmenee paljon keskustelun eli dialogisuuden kautta. Opettaja ja tulkki keskustelevat yhdessä esimerkiksi ennakkomateriaalista sekä opettajan puherytmyksestä. Tulkki saattaa tarvita selvennystä oppitunnin teoriasta. Ajotunteja varten tulkki opettaa opettajalle muutamia viittomia, joita hän voi käyttää asiakkaan kanssa ajotunteja helpottaakseen.</p> <p>Tulkin vaihtuvuus koettiin haasteeksi. Molemmat haastateltavat toivoivat, että autokoulutulkkausta pidettäisiin opetustulkkaus-tilanteena, jolloin tulkki ei vaihtuisi. Sen lisäksi opettaja kokee yhteistyötä hidastavaksi asiaksi tulkin, jolla ei ole aiempaa kokemusta autokoulusta.</p>	
<b>Asiasanat</b> viittomakieli, kuurot, moniammatillisuus, yhteistyö, ajo-opetus, liikenneopettajat, viittomakielentulkit	

**HUMAK UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES**  
**Degree Programme in Sign Language Interpreting**

**ABSTRACT**

<b>Author</b> Anne Heinonen	<b>Number of Pages</b> 36 and 4 appendix
<b>Title</b> Views on multi-professional cooperation in driving school interpretation by a sign language interpreter and a driving instructor.	
<b>Supervisor</b> Hanna-Kaisa Turja	
<b>Subscriber and Mentor</b> Liikennekoulu Safetycar, Anssi Mäkeläinen	
<p><b>Abstract</b></p> <p>The aim of this thesis is to provide views on multi-professional cooperation in driving school interpretation by a sign language interpreter and a driving instructor. I used a semi-structured theme interview as a research method. I've interviewed a sign language interpreter and a driving instructor in summer 2013. I interviewed both individually. It does not transpire whether the interviewees have cooperated before. Because there were only two interviewees, the results can not be generalized.</p> <p>My thesis also contains an appendix for driving instructors about the usage of sign language interpreters. The appendix was wished by the subscriber of this Thesis, which is a driving school called Safetycar from Oulu, Finland. The commissioning supervisor is Anssi Mäkeläinen.</p> <p>There are two research questions. The first one is how sign language interpreter's and driving instructor's multi-professional cooperation appears in driving school interpretation. The second research question is to find out the challenges in multi-professional cooperation and how to improve them.</p> <p>The subject has not been researched before. I wish that by reading my thesis the sign language interpreters and driving instructors become aware of the meaning of multi-professional cooperation and what kind of support they are being expected of. I wish the appendix about the usage of sign language interpreter is useful for driving instructors.</p> <p>Results of the research show that the cooperation appears mostly in the form of dialogue. For example the instructor and the interpreter discuss about the advanced materials or the instructor's rhythm of speech. The interpreter might need clarification on the theory of the current lecture. Before driving lessons the interpreter teaches some signs to the driving instructor so they can easily communicate with the client in the car.</p> <p>One of the challenges was the turn over rate of sign language interpreters. Both interviewees wish the driving school interpretation would be treated as classroom interpreting. The driving instructor felt that an interpreter who has no previous experience about driving school has a slowing effect on cooperation.</p>	
<b>Keywords</b> sign language, Deaf, multi-professional, cooperation, driving school, sign language interpreter, driving instructor	

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ ABSTRACT

1 JOHDANTO	5
2 AMMATTIALAT	7
2.1 Viittomakielentulkin ammatti	7
2.2 Liikenneopettajan ammatti	9
3 VIITTOMAKIELENTULKKAUS AUTOKOULUSSA	10
4 MONIAMMATILLINEN YHTEISTYÖ	12
4.1 Asiantuntijuus	13
4.2 Dialogisuus	13
4.3 Moniammatillisuuden haasteet	15
5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	16
5.1 Tutkimusmenetelmänä puolistrukturoitu teemahaastattelu	17
5.2 Litterointi ja analysointi	17
5.3 Haastattelujen toteutus	18
5.4 Haastateltavat	19
6 TULOSTEN ESITTELY JA ANALYYSI	20
6.1 Moniammatillisen yhteistyön ilmeneminen autokoulutulkkauksessa	20
6.2 Tulkin ja opettajan kokemat haasteet ja yhteistyön parannusehdotukset	24
7 POHDINTA	28
8 LÄHTEET	34
9 LIITTEET	38

## 1 JOHDANTO

Autokoulutulkkaus ei ole aivan tavallista asioimistulkkausta. Se on pitkäaikainen prosessi, jossa viittomakielentulkki ja liikenneopettaja tekevät tiivistä yhteistyötä jotta tulkkauksen varassa oleva asiakas saa täyden hyödyn liikenneopetuksesta. Tähän liittyy kuitenkin tiettyjä ongelmia, kuten tulkin jatkuva vaihtuminen, sijoittuminen takapenkille ajo-opetuksen aikana sekä omien työskentelytapojen mukauttaminen toista ajatellen.

Opinnäytetyöni tavoite on tuoda ilmi viittomakielentulkkien ja liikenneopettajien näkemys moniammatillisesta yhteistyöstä autokoulutulkkauksessa. Aihe kattaa muun muassa yhteistyön muodon, tarpeet ja kehitysalueet. Tutkielman tilaaja on Liikennekoulu Safetycar, joka on oululainen liikenneopetusta tarjoava yritys. Työelämäohjaajani on Anssi Mäkeläinen ja opinnäytetyönohjaaja Hanna-Kaisa Turja.

Opinnäytetyöni tutkimuskysymykset ovat:

1. Kuinka viittomakielentulkkien ja liikenneopettajien moniammatillinen yhteistyö ilmenee autokoulutulkkauksessa?
2. Mitä haasteita tulkkien ja liikenneopettajien moniammatillisessa yhteistyössä on ja kuinka yhteistyötä voi kehittää?

Valitsin tutkimuskysymykset jotta tutkielmani palvelisi tulkkeja ja opettajia tiedostamaan yhteistyön odotukset autokoulutulkkauksessa. Tämä on hyödyllistä myös tulkeille ja opettajille, jotka eivät aiemmin ole olleet autokoulutulkkaus-tilanteessa.

Tutkimus on toteutettu puolistrukturoidulla teemahaastattelulla. Haastattelin yhtä viittomakielentulkkia ja yhtä liikenneopettajaa yksilöhaastatteluna. Molemmat työskentelevät Pohjois-Suomen alueella. Opinnäytetyöni koostuu

haastattelun aineistoanalyysin lisäksi myös opettajille tarkoitettua vinkkilistasta tulkin käytöstä (Liite 1).

Tulkikoulutuksessa on tehty aiemmin kaksi opinnäytetyötä autokouluun liittyen. Toinen on Humanistisessa ammattikorkeakoulussa tehty Hanna Tornröösön ja Anu Ylkäsen (2010) tekemä sanastotyö autokouluviittomista. Toinen on Diakonia-ammattikorkeakoulussa tehty Annina Piironen ja Janina Alanko (2011) opinnäytetyö viittomakielentulkkien kokemista haasteista autokoulutulkkauksessa. Näistä opinnäytetöistä omani on ensimmäinen, jossa otetaan mukaan liikenneopettajien näkökulma sekä moniammatillinen yhteistyö. Tietoperustassa esittelen moniammatillista yhteistyötä sekä viittomakielentulkkien ja liikenneopettajien ammattikuvaa.

Opinnäytetyössä käytän termejä opettaja, asiakas ja tulkki. Termillä opettaja tarkoitan liikenneopettajaa. Tulkillla tarkoitan viittomakielentulkkia. Asiakkaalla tarkoitan henkilöä, joka on saanut Kansaneläkelaitokselta lausunnon viittomakielisen tulkkauksen saamisesta.

Moniammatillisen yhteistyön käsite ei ole selkeä ja sitä voi käyttää monissa yhteyksissä. Tässä tutkielmassa moniammatillisella yhteistyöllä tarkoitetaan eri asiantuntijoiden työskentelyä, jolloin tiedot ja taidot yhdistetään asiakaslähtöisesti. Vuorovaikutuksessa asiantuntijoilla on yhteinen tavoite ja käsitys toimintaperiaatteista. (Isoherranen, Rekola & Nurminen 2008, 13-14.)

## 2 AMMATTIALAT

Seuraavaksi esittelen viittomakielentulkin ja liikenneopettajien ammattialat. Tämä auttaa hahmottamaan kyseisten ammattialojen työtehtäviä ja millaista asiantuntijuutta heillä on tarjota.

### 2.1 Viittomakielentulkin ammatti

Viittomakielentulkki työskentelee tilanteissa, jossa kaikilla osapuolilla ei ole yhteistä kieltä. Hän välittää viestiä viittomakielen ja puhutun kielen välillä puolueettomasti ja neutraalisti. Tämän lisäksi viittomakielentulkin ammattiin kuuluu etukäteisvalmistautuminen tulkkaustilanteisiin, jolloin hän varmistaa tulkkauksen olevan laadukasta. Tulkit voivat toimia myös välittäjinä, kääntäjinä tai viittomakommunikaation opettajana. (Suomen Viittomakielen tulkit ry, 2013.) Humanistinen ammattikorkeakoulu, joka kouluttaa viittomakielentulkkeja kahdella kampuksella, peräänkuuluttaa tulkeilta ”kieli- ja vuorovaikutustaitoja, visuaalista hahmottamiskykyä, muistia, laajaa yleissivistystä – ja halua kehittyä jatkuvasti” (Humanistinen ammattikorkeakoulu 2014a).

Toimiakseen viittomakielentulkkinä täytyy suorittaa ammattikorkeakoulututkinto joko Humanistisessa ammattikorkeakoulussa Kuopiossa tai Kauniaisessa tai Diakonia-ammattikorkeakoulussa Turussa. Koulutus kestää neljä vuotta ja on laajuudeltaan 240 opintopistettä. Aiemmin viittomakielentulkiksi on voinut valmistua Kuurojen Liiton, Turun kristillisen opiston ja Pohjois-Savon kansanopiston järjestämistä koulutuksista. Ammattikorkeakoulututkinnoksi tulkikoulutus muuttui vuonna 1998. Ruotsinkielistä tulkikoulutusta ei tällä hetkellä järjestetä Suomessa. (Suomen Viittomakielen tulkit ry, 2013.)

Tulkeille on asetettu ammattieettiset säännöt, joita heidän on noudatettava. Säännöt koskevat muun muassa vaitiolovelvollisuutta, tulkin käytöstä tulkkaustilanteessa, tulkkaustilanteisiin valmistautumista ja ammattitaidon kehittämistä. Jos tulkki rikkoo ammattieettisiä sääntöjä, asian ottaa käsittelyyn tulkkitoiminnan yhteistyöryhmä. (mt., 2014a.)

Tulkki varmistaa tulkkauksen laadun. Sen hän tekee huolehtimalla muun muassa riittävästä kuuluvuudesta ja näkyvyydestä tilassa, oikeudesta pitää taukoja ja selvittämällä työajan pituuden. Jos toimeksianto kestää yli kaksi tuntia, paikalle tarvitaan kaksi tulkkiä eli paritulkkaus. (mt.) Paritulkkauksessa toinen tulkki on aktiivi-vuorossa ja toinen tukitulkki. Tulkit sopivat etukäteen vaihdoista, mutta yleensä vaihto on 15 minuutin välein tai puhujien mukaisesti. Aktiivisen tulkin tehtävä on tulkata ja tukitulkki antaa tukea esimerkiksi pitämällä muistiinpanoja tai jos aktiivi-tulkki ei kuule puhujaa, tukitulkki toistaa puhujaa kuiskaten.

Viittomakieli ja suomi eivät ole tulkin ainoat työkielet. Viittomakielentulkki voi suorittaa tulkkirekisterikokeen viittomakielestä, viitotusta puheesta, kirjoitustulkkauksesta sekä taktiillista viittomakielestä joka on kuurosokeiden kommunikaatitapa. Kirjoitustulkkauksen opinnot eivät kuulu viittomakielentulkin koulutusohjelmaan, vaan se suoritetaan erillisenä opintona. Tulkki voi hyödyntää muita osaamiaan puhuttuja kieliä ilman kielikoetta.

Kuurot voivat hakea tulkkauspäätöstä Kansaneläkelaitokselta maksuttomasti. Arkisimpia tulkkaustilanteita on kahdenlaisia: asioimistulkkaus ja opiskelutulkkaus. Asioimistulkkauksessa tulkki vaihtelee. Siinä tulkkiä käytetään nimensä mukaisesti asiointiin, kuten esimerkiksi pankkiin. Opiskelutulkkauksessa sen sijaan on kyseessä koululuokka. Nämä ovat eroteltu, sillä opiskelutulkkauspäätöksen saaneilla on enemmän tulkkaustunteja vuodessa. Sen lisäksi heille muodostuu tulkkirinki, jolloin asiakkaalla käy tulkkina samat tulkit.

Viittomakielentulkki-nimike poistuu käytöstä vuonna 2017. Viittomakieli ei ole nykyään viittomakielentulkin ainoa työkieli, vaan esimerkiksi viitottu puhe (viittomista suomenkielen sanajärjestyksen mukaan) on yleistynyt työkielenä. Tämän vuoksi uusi nimike tulee olemaan tulkki.



## 2.2 Liikenneopettajan ammatti

Liikenneopettajan työhön kuuluu opetus eri ajokorttiluokissa. Hän suunnittelee ja toteuttaa ajo- ja teoriaopetuksen, opettaa liukkaan radan koulutusharjoituksessa, pimeään ajamisen opetuksessa sekä II-vaiheen jatkokoulutuksessa. Teoriatuntien opetuksessa käydään läpi liikennesäännöt, liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat sekä liikenteen vuorovaikutusta. Ajo-opetus on yksilöllistä ja oppilaan taitotasoa huomioidaan jokaisella tunnilla. (Veija-Kujanpää 2010, 49.)

Liikenneopettajalta vaaditaan liikenneopettajan tutkinto sekä voimassa oleva liikenneopettajalupa (Työ- ja elinkeinoministeriö 2013). Liikenneopettajaluvan voi saada henkilö, jolla on ABC-ajokortti, suorittanut liikenneopettajatutkinnon ja jota ei voi pitää epäsojivana opettajana henkilökohtaisten ominaisuuksien vuoksi. Lupa on voimassa hakijan oman ajo-oikeuden ajan. (Finlex, 2014.)

Opettajaksi voi opiskella Jyväskylän liikenneopettajaopistossa tai Hämeenlinnassa Hämeen ammattikorkeakoulun liikenneopettajakeskuksessa. Molemmissa koulutus kestää kaksi vuotta. Autokoululiitto järjestää jäsenkouluissaan työskenteleville liikenneopettajille jatkokoulutusta vuosittain. (Autokoululiitto 2013.) Liikenneopettajalta vaaditaan ulospäinsuuntautuneisuutta, kärsivällisyyttä sekä kannustavuutta. Opettajan yksi tärkeimmistä tehtävistä on toimia liikennekulttuurin edistäjinä ja esimerkkeinä (Veija-Kujanpää 2010, 50). Liikenneopettaja-koulutukseen pääsyyn vaaditaan voimassa oleva ABC-ajokortti sekä henkilöauton ajokortti, joka on ollut voimassa vähintään kolme vuotta. Kuljetusalan kokemus ei ole pakollinen, mutta siitä on hyötyä. Ruotsinkielinen liikenneopettaja-koulutus järjestetään Helsingissä. Opiskelu kestää puolitoista vuotta. (Jokela 2007, 12.)

Tällä hetkellä liikenneopettajia kaivataan työkentälle lisää. Suomessa on noin 500 autokoulua, joissa työskentelee noin tuhat liikenneopettajaa. Näistä 350 liikenneopettajaa kuuluu Autokoululiittoon. Naispuolisten liikenneopettajaksi opiskelevien määrä on kasvussa. (Jokela 2007b, 12.)

Hämeen ammattikorkeakoulun liikenneopettajakeskuksessa liikenneopettajaksi kouluttautuvat perehtyvät tulkin käyttöön jo erityispedagogiikan opintokokonaisuudessa. Opiskelijat käyvät läpi muun muassa opetustilanteen valmistelua tulkin kanssa, sijoittumista, ydinsisältöjen rytmittämistä ja puhenopeuden rytmittämistä. Sen lisäksi he käyvät läpi kuurojen motoriikkaa ja siihen liittyviä turvallisuuskäytänteitä. He myös opiskelevat käytänteitä opetustilanteissa, joissa ei ole tulkkia asiakkaan mukana. Heillä on käynyt kuuroja vierailijoita, joiden kanssa harjoittelevat ajo-opetustilanteita. (Saartenkorpi 2014.)

### 3 VIITTOMAKIELENTULKKAUS AUTOKOULUSSA

Autokouluopetus jaetaan kolmeen osaan. Ensimmäisenä käydään perusvaihe, joka sisältää 19 tuntia teoriaopintoja, 18 tuntia ajoharjoittelua ja 20 tuntia itsenäistä opiskelua esimerkiksi kotitehtävien muodossa. Perusvaiheen lopussa on kuljettajantutkinto, josta saa määräaikaisten ajokortin.

Harjoitteluvaihe alkaa pian perusvaiheen jälkeen. Sen tavoitteena on kehittää niitä kuljettajan tietoja ja taitoja, jotka hän on oppinut perusvaiheen aikana.

Syventävässä vaiheessa kuljettaja saa palautetta ajotyylistään kahden ajotunnin perusteella. Vaiheeseen sisältyy myös ryhmäopetusta esimerkiksi harjoitteluradalla. (Suomen Autokoululiitto 2014.)

Havaintojeni mukaan autokoulun teoriatunneilla asetelma on samanlainen kuin koululuokassa. Yleensä opettajalla on käytössään valkokangas, johon voi heijastaa kuvia ja videoita. He voivat myös havainnollistaa asiaa liitu- tai tussitauluun. Tulkille paras sijoittuminen on opettajan vieressä, vastapäätä asiakasta. Autokoulutulkkauksen muistuttaa siis hyvin paljon opetustulkkauksilanteita.

Kuten luvussa 1 mainitsin, viittomakielentulkkauksista autokoulussa on tutkittu aiemmin Alankoja ja Piiraisen (2011) opinnäytetyössä Diakonia-

ammattikorkeakoulussa. He kartoittivat viittomakielentulkin kokemia haasteita autokoulutulkkauksessa.

Ajotunneilla tulkki sijoittuu yleensä takapenkille. Alankoja ja Piiraisen (2011, 27) opinnäytetyön tuloksien mukaan 62,7% (n=71) vastaajista kokivat sijoittumisen haastavaksi, sillä viittominen taustapeilin kautta on vaikeaa. Sen lisäksi asiakas viittoon vain yhdellä kädellä ja on tulkkiin selin. Kuurojen kulttuurissa suora näköyhteys on hyvin ominaista, joten viittominen peilin välityksellä on vierasta sekä tulkille että kuuroille asiakkaalle.

Tulkit olivat myös nostaneet esille muun muassa tulkkauksen ajoituksen, sillä he eivät voi tulkata kun oppilaan täytyy keskittyä katsomaan tielle. Erityisesti ajokoe koettiin hankalaksi, sillä tulkkauksessa ei voinut olla viivettä tutkinnon vastaanottajan puhuessa, sekä asiakkaan jännitys voi pitää hänen katseensa tiiviisti tiessä eikä kykene vilkuilemaan tulketta. (mt, 30.)

Alankoja ja Piiraisen tutkielmasta käy ilmi, että liukkaan kelin ajossa tulkki voi käyttää esimerkiksi lukkojarrutuksesta haptisia merkkejä, eli sosiaalisia pikaviestejä joita näytetään asiakkaan kehoon (mt, 42-43). Mielestäni haptisia merkkejä voi soveltaa myös ajotunneille.

Pimeänajon tunneilla tulkkausta helpottaa, kun tulkki pukeutuu mustaan paitaan ja valkoisiin hansikkaisiin. Värien kontrasti helpottaa viittomien käsimuotojen erottamista. Ensimmäisessä vaiheessa opettaja on oppilaan mukana, mutta toinen vaihe harjoitellaan itsenäisesti jolloin tulkki voi istua oppilaan vieressä. Pimeäajosimulaattorissa tulkilla on mahdollisuus sijoittua simulaattorin vierelle ulkopuolella. (mt, 44.)

Luvussa 6 tuon ilmi, kuinka tätä tutkielmaa varten haastattelemani tulkki ja opettaja ovat kertoneet kuuron autokouluopetuksen käytännössä tapahtuneen. Kuuron ajo-opetuksessa täytyy huomioida muun muassa näkyvyys tulkkiin ja opetuksen rytmitys.

Kuuro ei voi ajaa C-ajokorttia tai BE- ja CE- ajoneuvoyhdistelmien korttia. Ajokorttiasetuksen (845/1990) terveysvaatimusten mukaan ”hakija

kuulolaitteella tai ilman sitä ainakin toisella korvalla kuulee tavallisen puheäänien neljän metrin etäisyydeltä.” Myös D- ja DE- luokan ajoneuvoyhdistelmien kuljettajalta vaaditaan, ”että hakija ainakin toisella korvalla kuulee tavallisen puheäänien neljän metrin etäisyydeltä.” (Finlex 2014).

#### 4 MONIAMMATILLINEN YHTEISTYÖ

Moniammatilliselle yhteistyölle ei ole olemassa vain yhtä määritelmää, vaan sitä voi käyttää monissa eri yhteyksissä. Yhteistyö itsessään tarkoittaa sitä, että ihmisillä on työ, päätös tai tehtävä, jonka he yhdessä suorittavat. Moniammatillisuus tuo uusia näkökulmia asiantuntijoiden tiedon ja taidon myötä. (Isoherranen ym. 2008, 13-14.)

Moniammatillisen yhteistyön tavoite on koota eri asiantuntijoiden tiedot ja taidot yhteen kaikkien ulottuville. Lähtökohtana pidetään asiakasta, joka on huomioitava kokonaisvaltaisesti. Moniammatillisen yhteistyön yhteydessä puhutaan myös *synergiasta*, joka tarkoittaa sitä, että asiantuntijoiden yhteinen työtulos saa aikaan paremman tuloksen kuin jokaisen yksilöllinen tulos yhteen laskettuna. Tämä on mahdollista yhteisellä, jaetulla ymmärryksellä. Sen saavuttamiseksi tarvitaan sosiaalisia kykyjä. (mt., 15.)

Tässä tutkimuksessa moniammatillisella yhteistyöllä tarkoitan eri asiantuntijoiden työskentelyä, jossa tieto ja taito yhdistetään asiakaslähtöisesti. Tämä ei kuitenkaan vaadi asiantuntijoilta säännöllisiä tiimipalavereita tai samaa työpaikkaa. Asiantuntijat luovat yhteisen käsityksen tarvittavista toimenpiteistä. Tarvittaessa asiakas voi osallistua mukaan keskusteluun.

Moniammatillista yhteistyötä käsitellessäni käytän termiä *yhteisö*, joka tarkoittaa sitä ryhmää, jota moniammatillinen yhteistyö koskettaa. Autokoulutulkkauskyse ei välttämättä ole ainoastaan yhden tulkin ja yhden opettajan yhteistyöstä, vaan siihen voi osallistua usea tulkki, opettaja, liikennekoulun muuta henkilökuntaa tai asiakas.

#### 4.1 Asiantuntijuus

Asiantuntijuus määrittyy tarpeesta, jota koko yhteisö voi tunnustaa tai vain osa. Se voi olla myös hetkellistä tarvetta tai jatkuvaa. Asiantuntijuuden on siis tärkeää levittäytyä vain niille alueille, missä sitä tarvitaan. Tilanneherkkänä asiana se vaatii enemmän tarvetta ja tilannetta kuin laatua ja määrää. Jo yhteistyön alussa on hyvä kartoittaa, minkälaista asiantuntijuutta kullakin on tarjota. Vastuu ei ole ainoastaan asiantuntijoilla, vaan jokaisen on tuotava ilmi omat tarpeensa sen sijaan että olettaa tiedon ulottuvan automaattisesti myös häneen. Sen lisäksi ei riitä vain se, että asiantuntijuus ulottuu jokaiseen, vaan heidän on myös ymmärrettävä asia monipuolisesti. Se vaatii paljon vuorovaikutusta eri kanavien välityksellä, joiden toimivuus on varmistettava. Asiantuntijuuden täytyisi olla helposti yleistettävissä ja sitä olisi kyettävä soveltamaan muuhun tietoon.

Sosiaaliset taidot ovat erittäin tärkeitä, jotta moniammatillinen tiimi voi toimia. Asiantuntijoiden täytyy olla halukkaita jakaa ja vastaanottaa tietoa, sekä heillä täytyy olla kykyä jakaa omaa tietoaan ymmärrettävästi (Isoherranen 2006, 39). Mari Kontio (2010, 9) lisää teoksessaan edellytyksiksi vastuunoton, käsityksen omasta työtehtävästään sekä kokonaisuuksien ymmärtämistä. Asiantuntijat myös sopeuttavat roolejaan tiimin sisällä asiakkaan tarpeiden näkökulmasta. Haasteena voi olla muiden asiantuntijoiden käyttämät vieraat käsitteet, jotka ovat peräisin heidän ammattisanastostaan. Käsitteillä täytyy myös olla yhteinen merkitys. Asiantuntijoiden täytyy olla varmoja omasta osaamisestaan, jotta hän kykenee jakamaan informaatiota muille. (Isoherranen 2006, 39.) Yhteisillä käsitteillä moniammatillista yhteistyötä voi parantaa merkittävästi. Ymmärrys tavoitetaan esimerkiksi käsitettä havainnollistavien esimerkkien kautta (Kontio 2010, 14).

#### 4.2 Dialogisuus

Yhteinen, jaettu ymmärrys rakennetaan dialogilla. *Dialogilla* tarkoitetaan sosiaalista kommunikaatiota, jossa tutkitaan ilmiötä yhdessä. Siinä on keskeistä kuunnella ja kunnioittaa muiden mielipiteitä, sekä tuoda avoimesti esille oma

kantansa. Näin syntyy kokonaiskuva kartoitettavasta ilmiöstä. Monologisessa dialogissa asiantuntijoiden lausumat eivät kytkeydy toisiinsa, vaan jokainen tekee johtopäätöksensä itse. Sen sijaan dialogisessa dialogissa asiaa tarkastellaan useista eri perspektiiveistä ja jokainen jakaa yhteisen ymmärryksen. Moniammatillisessa yhteistyössä dialoginen dialogi on ihanteellinen tavoite, sillä tuolloin jokaisen mielipiteellä on vaikutus lopputulokseen. (Isoherranen 2006, 65-66.) Mielestäni tämän tulisi ilmetä myös viittomakielentulkin ja liikenneopettajan välisessä yhteistyössä – keskustelun kautta päästään yhteiseen ratkaisuun, joka palvelee sekä heitä että asiakasta.

Jokaisella, joka kyseiseen toimintaan jollain tavalla liittyy, on oltava mahdollisuus tuoda oma mielipiteensä esille ja kuulluksi. Tätä kutsutaan *moniäänisyydeksi*, ja se on yhteisöllisyyden toteutumisen kannalta edellytys. Mielipiteensä muodostavia osapuolia voi olla useitakin, mutta tärkeintä on luoda keskustelu, joka on jokaisen kuultavissa ja ymmärrettävissä. Jäppisen mukaan olennaisimmat tavat ovat asiantuntijuus, ihmettely, hämmennys, sovittelu ja kysymykset. Tärkeää on kyseenalaistaa ja ihmetellä yhteisöllisyyden prosessin aikana. Yhteisön on hyvä pysähtyä miettimään, ovatko kaikki saaneet tuoda oman mielipiteensä ilmi. Jos ei, niin miksi juuri tietyt henkilöt ja mielipiteet ovat saaneet esittää asiansa. Voi myös olla, että kuullut mielipiteet ovat tulleet vain tiettyä kanavaa pitkin, kuten sähköpostilla tai henkilökohtaisilla tapaamisilla. (Jäppinen 2012, 46-55.)

Ideaalissa dialogissa keskustellaan asiasta, eikä persoonista. Tällöin vuorovaikutuksesta saadaan varmasti asiakeskeistä eikä turhaa rupattelua synny. Dialogin vaarana voi olla, että osapuoli ottaa kantaa asiaan, joka hänelle ei kuulu tai josta hänellä ei ole tietoa. Vastakohtana osapuoli voi jättää myös nostamatta ilmi sellaista asiaa, josta hänellä olisi tietämystä. Tämä voi johtua henkilön sosiaalisista valmiuksista. Myös dialogissa on tärkeää ihmettely. Jos ei ymmärrä, asiasta voi saada tarkennuksen dialogisuuden kautta kysymällä. Kun merkityssisältö kehittyy ja muotoutuu keskustelun edetessä, osapuolten näkemykset yhdentyvät. Yhteinen päämäärä kehittyy ja kiinnittyy keskustelun ytimeen. Dialogin edetessä kehittyvät sekä merkitykset että yhteinen ymmärrys. Osallistuva ja aktiivinen kuunteleminen on erittäin tärkeää. Tällöin asia saavuttaa oikeat henkilöt eikä kukaan jää ulkopuolelle tai tieto saavuta vääriä

henkilöitä. Osa henkilöistä saattaa olla kuuntelussa passiivisempia kuin toiset, mutta se ei estä tiedon kulkua. (mt., 59-65.)

Dialogissa yksi merkittävä osa-alue on joustavuus. Vaikka dialogi olisi runsasta ja informatiivista, se ei saavuta asemaansa ilman joustavuutta. Joustavuudella tarkoitetaan valmiutta avoimeen keskusteluun ja yhteisen ymmärryksen saavuttamiseen. Eri näkökulmat huomioidaan ja sovitellaan onnistuneen loppuratkaisun löytymiseksi. Tämä ei kuitenkaan käytännössä tarkoita sitä, että edetään jokaiseen suuntaan vuorollaan tai painostetaan ketään alistumaan toisen näkökulmaan. Joustavuuden täytyy perustua vapaaehtoisuuteen. Joustamisessa noudatetaan järkevyyttä ja suunnitelmallisuutta, jotta se olisi jämäkkää. Tuolloin pystytään olemaan rehellisiä, tarkoituksellisia, avoimia ja sopeutuvaisia. Joustavuus keskittyy yhdessä ennalta päätettyihin asioihin. Samalla on kunnioitettava yksilöitä. Joustavuus vaatii runsaasti aikaa ja kärsivällisyyttä, sillä omista näkemyksistään ei aina ole helppo luopua. Joustavuutta on helppo soveltaa, kun yhteinen päämäärä on kaikkien tiedossa. Tässä vaiheessahan kaikkien mielipide on jo kuultu. Kuitenkin vaaditaan vielä lisää keskustelua ja neuvottelua. On neuvoteltava muun muassa siitä, mistä asioissa voidaan joustaa ja mistä ei. (mt., 75-79.)

#### 4.3 Moniammatillisuuden haasteet

Yksi moniammatillisen yhteistyön haasteista on yhteisen tavoitteen rakentaminen ja mitä kautta tavoite saavutetaan. Haasteen voi tuoda yhteisen kielen ja yhteisten käsitteiden puuttuminen. (Isoherranen 2006, 73.) Esimerkiksi sanan ”tulkkaus” raamit voivat olla tuttuja vain viittomakielentulkille. Mielestäni olisi siis tärkeää, että käsitteet käydään yhdessä läpi avoimella keskustelulla jotta kaikille osapuolille muodostuu yhteinen kuva siitä, mitä käsitteellä tarkoitetaan ja missä tilanteessa sitä voi käyttää.

Haasteena on myös piiloagenda, jossa asiantuntija tietoisesti tai tiedostamattomasti häiritsee tavoitteen toteutumista itsekeskeisellä tavalla, esimerkiksi käyttämällä liikaa ammattiterminologiaa. Tämä johtuu yleensä epävarmuudesta. Muut tiimin jäsenet eivät välttämättä saa vastauksia siitä, mitä

termeillä tarkoitetaan. Tämä voi johtua tiimin ilmapiiristä, jossa avoin keskustelu ei ole tervetullutta. (mt., 74.)

Eri ammattikuntia edustavilla asiantuntijoilla saattaa olla toisistaan stereotyyppisiä mielikuvia. Jo yhteistyön alussa on syytä tarkastella itseään ja kyseenalaistaa mielikuviaan toisen ammattikuvasta. Stereotypiat voivat olla ristiriidassa uuden tiedon kanssa, ja täten erilaisen tiedon yhdistäminen voi jäädä toteutumatta. (mt., 79) Yleinen stereotypia viittomakielentulkeista on, että he toimivat asiakkaan henkilökohtaisina avustajina. Tämä ennakkoluulo voi johtaa siihen, että tulkin oletetaan tietävän asiakkaasta enemmän. Voi olla, että tiedon oletetaan kulkevan aktiivisesti tulkin ja asiakkaan välillä, jolloin esimerkiksi aikataulumuutokset eivät välttämättä saavuta jokaista osapuolta.

Toimiva työyhteisö vaatii vaivaa. Siihen kuuluu työnkuvaan ja työntekijöihin vaikuttavien ulkoisten ja sisäisten ilmiöiden tiedostamista ja tutkimista. Toimiva työyhteisö on tuottava ja tukee yksilöiden hyvinvointia monilla eri tavoilla, kuten esimerkiksi avoimella keskustelulla ja selkeällä toiminnalla. (Kaivola 2003, 143.)

## 5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimuksessani pyrin selvittämään, millaista yhteistyötä liikenneopettajien ja viittomakielentulkkien välillä on sekä millaisia haasteita he ovat yhteistyössä kohdanneet autokoulutulkkauksessa. Tämä on selvitetty haastattelemalla yhtä tulkkia ja yhtä opettajaa puolistrukturoidulla teemahaastattelulla. Aineisto on litteroitu ja analysoitu tutkimuskysymysten pohjalta.

Aloitin opinnäytetyön tekemisen keväällä 2013 muodostamalla tutkielmani aiheen ja tutkimuskysymykset sekä etsimällä haastateltavat. Haastattelut toteutin kesällä 2013. Olin suunnitellut, että kerään tietoperustan ja litteroin haastattelut ennen uuttavuotta. Haastattelujen analyysin teen keväällä 2014. Pysyin mielestäni hyvin aikataulussa. Vaikka olin aikataulustani jopa edellä, en halunnut kiirehtiä työssä liian nopeasti.



### 5.1 Tutkimusmenetelmänä puolistrukturoitu teemahaastattelu

Puolistrukturoitu teemahaastattelu on ihanteellinen lähestymistapa tutkimusongelmiini. Sen avulla haastateltavat pystyvät tuomaan ilmi käsityksiään asioista, ja millainen merkitys sillä on heille. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 75) Juuri näitä tavoittelen omassa tutkielmassani: kuinka tulkki ja opettaja kokevat moniammatillisen yhteistyön ja mitä haasteita he siinä kohtaavat.

Teemahaastattelua voisi luonnehtia eräänlaiseksi keskusteluksi, joka toimii haastattelijan ehdoilla mutta jossa haastateltava pystyy tuomaan esille sellaisia ajatuksia, jotka ovat hänelle itselleen tärkeitä (Eskola & Vastamäki 2007, 25). Puolistrukturoidussa haastattelussa kysymykset ovat samat kaikille haastateltaville, mutta valmiita vastausvaihtoehtoja ei tarjota, vaan haastateltava saa vastata kysymyksiin omin sanoin (mt., 27). Sen lisäksi vaikka haastattelijalla olisi teemat ja kysymykset valmiiksi kirjoitettuna, ei kysymyksiä välttämättä käydä järjestyksessä (Tuomi & Sarajärvi 2009, 75).

Haastattelu eroaa tavallisesta keskustelusta sillä, että tutkimuksella on oma tavoitteensa joka ohjaa keskustelua. Tutkijalla on tieto ja taito säilyttää keskustelu aihepiirin sisällä. Näkyvä erottelu on osapuolten rooleissa. Haastattelija on kysyjä ja tiedon kerääjä, ja haastateltava asiantuntija ja tiedon antaja. Näkyvyyttä tuo myös nauhoitus ja haastattelijan muistiinpanojen kerääminen. (Tiittula & Ruusujärvi 2005, 23.)

### 5.2 Litterointi ja analysointi

Litterointi tarkoittaa puhtaaksi kirjoittamista, jolloin aineisto kirjoitetaan sanasanaisesti (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2008, 217). Tarkoitukseni ei ollut tutkia kielenkäyttöä ja analysoida itse tilannetta diskurssianalyysia käyttäen, joten erilaisten äänenpainojen ja taukojen ylösmerkitseminen ei ole tarpeellista (Jyväskylän yliopisto 2014). Omassa tutkimuksessani haastateltavien puheen litterointi sellaisenaan on ollut riittävää.

Litteroinnin ja analysoinnin yhteydessä aineisto anonymisoidaan, eli huolehditaan että haastattelun perusteella aineistoa ei pystytä yhdistämään tiettyyn henkilöön. Tällöin poistetaan tarkkoja tietoja kuten nimi, työpaikka ja yhteystiedot. Epäsuoria tunnistetietoja ovat sukupuoli, työpaikka, koulutustausta ja asuinpaikkakunta. (Kuula & Tiitinen 2010, 452). Omassa tutkimuksessani molemmat ammattialat ovat melko pieniä, joten olen tarkoituksella jättänyt kertomatta haastateltavien sukupuolen, työpaikan ja asuinpaikkakunnan. Aineistolla ei ole jatkokäyttäjää, joten näitä tunnistetietoja ei ole tarpeellista säilyttää.

Analyysitavan valitsemiseen ei ole sääntöä (Hirsjärvi ym. 2008, 218). Kun aineistoa paloitellaan analysointia varten, on hyvä tiedostaa miltä aineiston palat tulevat näyttämään kun niitä liitetään yhteen ja verrataan keskenään (Ruusuvuori, Nikander & Hyvärinen 2010, 23).

Itse olen omassa analysoinnissani käyttänyt *teemoittelua*, sillä sitä hyödyntäen saa vertailtua eri teemojen esiintymistä aineistossa. Tämä sopii puolistrukturoituun teemahaastatteluun hyvin, sillä haastattelut ovat tehty teemojen mukaan. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 93.) Käytännössä olen käynyt läpi tulostettua litterointia, josta olen alleviivaamalla värikoodannut tietyt teemat ja sen, kumpaan tutkimuskysymykseen se vastaa. Tämän jälkeen olen tehnyt itselleni selventävän kaavion näkemyksistä Mindjet MindManager 2012 – nimisellä ohjelmalla, jolla voi tehdä digitaalisia ajatuskarttoja. Luvussa 6 esittelen haastattelujen tulokset analysoinnissa käyttämieni teemojen mukaan.

### 5.3 Haastattelujen toteutus

Päätin toteuttaa tutkimuksen puolistrukturoidulla teemahaastattelulla, sillä haastateltavia on vain kaksi ja teemahaastattelun kautta heillä on mahdollisuus tuoda ajatuksiaan ilmi vapaammin (Eskola & Vastamäki 2007, 26). Tein liikenneopettajille ja viittomakielentulkeille omat haastattelurungot (Liite 2), mutta halusin kysymysten vastaavan toisiaan. Käytännössä haastattelurunkojen ero on kysymysten sanallisessa muotoilussa.

Löysin haastateltavat suosittelujen kautta. Aluksi olin yhteydessä useisiin eri autokouluihin, mutta oli hankala löytää opettaja jolla on tuoreita kokemuksia kuuroista oppilaista. Autokoulujen mukaan kuuroilla on tapana hakeutua tiettyihin kouluihin, mutta heidän vihjeensä kuurojen suosimista kouluista menivät ristiin. Lopulta minulle suositeltiin erästä liikenneopettajaa, joka suostui haastatteluun. Tulkkia minulle suositeltiin erään tulkkauspalvelua tarjoavan yrityksen välittäjä. Sekä tulkki että opettaja suostuivat haastatteluihin, joten koen haastateltavien etsimisen olleen helppoa.

Haastattelujen ajankohdat sovittiin sähköpostin välityksellä ja puhelimitse. Molempien haastattelujen toteutus ajoittui kesäkuulle 2013 yksilöhaastatteluna. Haastattelin ensin viittomakielentulkkia ja sen jälkeen liikenneopettajaa. Molemmat haastattelut kestivät alle tunnin.

Haastattelussa käytin tallennukseen ensisijaisesti ääninauhuria, mutta mukana tallentamisessa oli myös videokamera siltä varalta että nauhuri ei saa tallennettua ääniä tarpeeksi selkeästi. Koska haastattelut tehtiin yksilöhaastatteluina, videokuvalle ei ollut tarvetta litteroinnissa tai analysoinnissa. Minun ei myöskään tarvinnut analysoida ei-verbaalista toimintaa, joten pelkkä ääni nauhoitteessa riitti. Nauhoittamisen merkitys on tukea omaa muistamistani sekä sen avulla voin tarkistaa tekemiäni tulkintoja. Nauhoitteiden avulla tutkija pystyy esimerkiksi tarkistamaan, mikä oli haastateltavan lopullinen mielipide asiasta. (Tiittula & Ruusujärvi 2005, 14-15.)

#### 5.4 Haastateltavat

Haastattelin yhä viittomakielentulkkia ja yhtä liikenneopettajaa. Molemmat työskentelevät Pohjois-Suomen alueella. Tutkimuksessa ei käy ilmi, ovatko haastateltavat osapuolet tavanneet tai tehneet yhteistyötä aiemmin.

Haastateltava viittomakielentulkki arvioi toimineensa tulkkina autokoulussa noin kaksikymmentäviisi kertaa. Hän on toiminut tulkkina kaikilla autokoulun osa-alueilla teorian tunneista ajokokeeseen. Tulkkauksia on ollut vuosittain, viimeisin

sijoittui talveen 2013, eli noin puoli vuotta ennen haastattelua. Tulkilla on ajokortti.

Liikenneopettaja on opettanut autokoulussa useaa kuuroa oppilasta. Viimeisin kuuro asiakas on ollut asiakkaana vuonna 2012, eli vuosi ennen haastattelua.

## 6 TULOSTEN ESITTELY JA ANALYYSI

Haluan edelleen korostaa, että tutkielman aikana ei ole käynyt ilmi, ovat tulkki ja opettaja olleet yhteistyössä keskenään. Haastattelut ovat olleet yksilöhaastatteluja, eivätkä he tiedä toistensa henkilöllisyyttä. Täten haastateltavien kertomat kokemukset eivät ole suunnattu henkilökohtaisesti keneenkään. Esittelen tulokset tutkimuskysymyksieni mukaisesti, ja jaottelen ne edelleen samoihin teemoihin, joita olin analysoinnissa käyttänyt.

### 6.1 Moniammatillisen yhteistyön ilmeneminen autokoulutulkkauksessa

Ensimmäinen tutkimuskysymykseni on, ”kuinka viittomakielentulkki ja liikenneopettajien moniammatillinen yhteistyö ilmenee autokoulutulkkauksessa?” Tällä haluan selvittää, mitä keinoja tulkilla ja opettajalla on yhdistää asiantuntijuuttaan niin, että se palvelee mahdollisimman hyvin sekä asiakasta että heidän työskentelyään.

#### *Ennakkomateriaali*

Yksi yleisimmistä tilanteista, jolloin tulkki ja opettaja tekevät yhteistyötä keskenään, on ennakkomateriaalin antaminen. Molemmat haastateltavat olivat sitä mieltä, että yhteistyö sujuu hyvin ennakkomateriaalin osalta.

Tulkki kokee, että opettajat ovat hyvin tiedostaneet ennakkomateriaalin merkityksen tulkin työhön. Hän kertoo, että eniten saattaa pyytää nähdä

seuraavalla tunnilla näytettävät videot etukäteen sekä teorian keskeisimmän sisällön. Tiedon hän hakee Internetistä tai vanhasta autokoulukirjastaan. Jos hän tietää tulevansa seuraavalla kerralla jälleen tulkiksi, hän pyytää materiaalin lähtiessä. Muutoin hän saattaa soittaa autokoululle. Koska opettajat tiedostavat ennakkomateriaalin merkityksen, tulkin ei ole tarvinnut selittää sitä jokaiselle opettajalle erikseen.

Opettaja kertoo, että ymmärtää hyvin ennakkomateriaalin merkityksen tulkin työskentelylle eikä koe sen antamista lainkaan hankalaksi. Ennakkomateriaaliin kuitenkin liittyy pieniä ongelmia, joista kerron seuraavan tutkimuskysymyksen ohessa.

Ennakkomateriaaliin tutustuminen on viittomakielentulkeille arkipäivää ja se varmistaa tulkkauksen laadun. Kun hän kuuntelee opettajan luennointia esimerkiksi liikennesäännöistä, tulkin on helpompaa tulkata jos hänellä on jo aiempaa tietoa asiasta. Seleskovitchin (1978) mukaan ymmärtäminen tapahtuu, kun luennon teoria linkittyy tulkin mielessä olevaan tietoon. Jos aiempaa tietoa ei ole, vieras asia ei pysty juurtumaan tulkin mieleen ja hänellä voi olla vaikeuksia tulkkauksessa. (Laine 2006, 145.) Täten jos tulkilla ei ole omaa ajokorttia, teoria voi olla hänelle vierasta. Ennakkomateriaalin saaminen etukäteen auttaa hänen työskentelyään, kun hän voi opetella asian itsenäisesti etukäteen. Samalla tulkki voi kohdata vieraita viittomia, joita hänen täytyy tarkistaa ennen tulkkausta. Tällöin myös tulkki, vaikka olisikin kokenut autoilija, voi tarvita ennakkomateriaalia.

### *Teoriatunnit*

Tulkin mukaan koulut, jotka huomioivat kuuron opiskelijan hyvin, ovat opetustyyliiltään rauhallisempia ja huumori on aiheeseen liittyvää. Tunneilla keskitytään opetettavaan aiheeseen, eikä aihe mene sivupoluille. Ihanteellinen opettaja ymmärtää tulkkauksessa olevan viiveen, jolloin myös kuuro asiakas ehtii vastata kysymyksiin. Opettajat ja muu liikennekoulun henkilökunta myös opettelivat tulkin pitämällä kurssilla tärkeimpiä viittomia, joita opettajat voivat käyttää ajotunneilla. Nykyään autokoulu-luokassa on yhä yleisempää, että

paikalla on maahanmuuttaja tai kuuro, joka on tilannut tulkin paikalle. Tulkin käyttö on täten paljon tiedostetumpaa liikenneopettajien keskuudessa. Auto- ja kuljetusala -lehden artikkelin (Korhonen 2007, 15) mukaan Oulussa maahanmuuttajien osuus liikennekoulujen asiakkaista on noin kymmenen prosenttia.

Myös haastattelemani opettaja kokee, että tiedostaa tulkin käytön ja pystyy rytmittämään puhettaan. Hän on tauolla ottanut opetuksen rytmityksen puheeksi tulkin kanssa, ja tulkin palautteen perusteella muuttanut opetustyyliään. Hänen mielestään tulkit ovat olleet rehellisiä asian suhteen ja ilmaisseet hyvin mielipiteensä. Muulla tavoin opettaja ei koe, että yhteistyöllä olisi merkitystä teoriatunneilla, jos tulkki pysyy puheen mukana ja opetustilanne on muuten sujuvaa.

### *Ajotunnit*

Sekä tulkki että opettaja kertoivat samanlaisen opetustyylin ajotunneilla. Ennen auton käynnistämistä käydään tulkattuna läpi suunnitelma, jossa sovitaan reitti ja oppimistavoitteet. Reitin jälkeen auto otetaan tien varteen sivuun, ja annetaan palautetta. Sen jälkeen sovitaan uusi reitti. Tulkkaukset tapahtuvat siis pääosin vain silloin, kun auto ei ole liikkeessä. Tällöin on helppo ottaa suora katsekontakti asiakkaaseen, jos tulkki seisoo auton ulkopuolella tulkkauksen aikana.

Molemmat haastateltavat kertoivat, että opettajat osaavat ajotunnin kannalta tärkeimmät viittomat. Opettaja luetteli esimerkkeinä viittomat KAASU, JARRU, kaistan vaihto, VILKUTTAA, HIDASTAA ja HIDASAJO. Tulkki luetteli samat, ja lisäsi VASEN, OIKEA, polkimien viittomat sekä numerot yhdestä kuuteen. Tulkki on opettanut viittomat opettajalle joko ennen ajotuntia tai sitten autokoulun kustantamalla tukiviittoma-kurssilla. Tulkki kertoo, että tukiviittomakursseilla opettajien visuaalinen silmä on kehittynyt, jolloin opettajat pystyvät myös päättämään viittomia joilla voi tuoda asioita esille.

Opettajan mielestä tulkki ei ole ehdoton ajotunneilla. Hän on huomannut, että jotkut asiakkaat ajavat jopa paremmin kun tulkki ei ole läsnä, ja arvelee sen johtuvan siitä että asiakkaat tahtovat näyttää pärjäävänsä ilman tulkkia. Jos tulkkia ei ole, keskustelu hoidetaan kirjoittamalla. Opettaja kuitenkin myöntää, että tulkki helpottaa sosiaalista kanssakäymistä.

*No kyllä periaatteessa näkisin sen, että on sillä asiakkaalla mukavampi olla jos se tulkki on tässä ja mää juttelen vaikka ennen ajotuntia että "mitä sulle kuuluu ja miten koulussa menee" ja muuta ihan normaalia kanssakäymistä. Jos sitä tulkkia ei oo niin aika ohueksi jää. - - Että voisko sanoa että sosiaalinen verkko on kapea jos tulkki ei oo mukana.*

### *Dialogisuus*

Sekä opettaja että tulkki mainitsivat, että taukojen aikana tapahtuu keskustelua. Molempien mukaan keskustelua herää muun muassa opettajan opetustyylistä, jolloin tulkit antavat palautetta opettajalle. Tulkit myös kysyvät taukojen aikana opetuksen teoriasta ja pyytävät selvennyksiä epäselviin asioihin. Keskustelu taukojen aikana on vain edistys tulkin ja opettajan väliselle yhteistyölle.

Isoherrasen (2006, 182) mukaan osaamisen kehittämisen päämääränä on edistää vuorovaikutuksellista prosessia. Tämä tarkoittaa sitä, että tulkin ja opettajan keskustellessa yhdessä heidän osaamisensa ja tietoutensa kehittyy, oli kyse sitten tulkkaustilanteen pelisäännöistä tai opetuksen teoriasta. Isoherranen painottaa, että edellytyksenä on avoin mieli molemmilta osapuolilta, kyky luoda onnistuneita kehittymisen tilanteita yhdessä sekä kykyä rakentaa sosiaalista yhteenkuuluvuutta. Molempien osapuolten kuuluu kuunnella toista, luopua arvostelusta ja nähdä erilaiset käsitykset voimavarana. Mielestäni osapuolten kuului olla keskustelun suhteen oma-aloitteisia ja jopa uteliaita, sillä asiantuntijat voivat suhtautua omaan ammattialaansa itsestäänselvyytenä. Ihmettely tuli ilmi myös luvussa 4.2. Ihmettelyllä ja jopa kyseenalaistamalla saadaan muut pysähtymään ja keskustelemaan asioista, kunnes jokaisella on jälleen sama tieto.

Mielestäni tässä korostuu myös luvussa 4 mainitsemani synergia, eli yhteisen keskustelun kautta tulkki ja opettaja saavat tietoon uusia asioita hyödynnettäväkseen. Ilman keskustelua heidän oma, yksittäinen panoksensa olisi siis saattanut tuoda huonomman tuloksen.

## 6.2 Tulkin ja opettajan kokemat haasteet ja yhteistyön parannusehdotukset

Toinen tutkimuskysymykseni on, ”mitä haasteita tulkin ja opettajan moniammatillisessa yhteistyössä on ja kuinka yhteistyötä voidaan kehittää?” Tulkki ja opettaja ovat tuoneet esille kohtaamiaan haasteita, millä on heidän mielestään ollut hidastava vaikutus yhteistyöhön. He myös tuovat esille ajatuksiaan siitä, kuinka tilanteessa tulisi toimia jotta yhteistyölle ei olisi esteitä.

### *Aikataulu*

Aiemmin kävi ilmi, että ennakkomateriaalin osalta yhteistyö sujuu hyvin. Opettaja kuitenkin kokee, että aikaa ei kuitenkaan välttämättä riitä sen suhteen. Jos aiempi ajotunti ei pääty autokoululle, osa hänen tauostaan kuluu koululle ajamisessa. Sen jälkeen hänen täytyy mennä jo seuraavalla tunnille.

Opettaja ei voi käyttää opetukseen varattua aikaa ennakkomateriaalin antamiseen. Hän myös kertoo, että joskus tulkit saapuvat paikalle viime hetkellä ennen oppitunnin alkua, joten keskustelulle ei jää aikaa tuolloinkaan. Tällöin ennakkomateriaalin antaminen hankaloituu.

### *Tulkin vaihtuvuus*

Vaihtuvuus on haaste, jonka molemmat haastateltavat toivat esille. Opettajan mukaan yhteisen sävelen löytäminen uuden tulkin kanssa vie aikaa, sillä he eivät ole vielä sopineet yhteisistä säännöistä ja tottuneet toistensa tapoihin. Tulkin mukaan asia on noussut puheenaiheeksi monta kertaa, kun opettajat ovat pyytäneet häntä tulkiksi seuraavallekin opetustunnille.



*Jotenkin ymmärtääkin ihan hyvin että järjestelmähän on sellainen, keikkaa tulee jokaiselle mihin väliin aina tulee, mut sit liikenneopettajat on monesti toivonut et ”etkö sä voi nyt tulla sillekki ajotunnille ku ollaan nyt totuttu tähän”. Mut sehän ei ole kuitenkaan, vaikka onhan se tavallaan opiskelutulkkauksista, mut autokouluun ei tehä sellaista tiettyä diiliä. Se on varmaan hirveän haasteellista liikenneopettajillekki että jos joka kerta on eri tulkki.*

Ennen kuin tulkkaukspalvelun järjestäminen siirtyi Kansaneläkelaitoksen vastuulle syksyllä 2010, autokoulutulkkauksia oli jatkuvuuden kannalta hyvin erilaista. Tulkki kertoi, että kunnan tulkkivälitys pyrki saamaan saman tulkin tulkkaukseen asiakkaan autokoulun. Kansaneläkelaitoksen järjestelmän mukaan tulkkityö siirrettiin sille tulkkille, jolta löytyy vapaata omasta kalenteristaan. Sitä, onko tulkki aiemmin ollut tulkkauksessa kyseiselle asiakkaalle, ei huomioida.

Sekä tulkki että opettaja toivoisivat, että Kansaneläkelaitos pitäisi autokoulutulkkauksista opetustulkkauksilanteena. Tuolloin asiakkaalle muodostuisi tulkkirinki eikä vaihtuvuutta esiintyisi. Normaalikäytännön mukaan autokouluissa kuurolla asiakkaalla on aina sama ajo-opettaja.

Tulkin mielestä vaihtuvuus ei tuo suuria haasteita yhteistyön näkökulmasta, sillä liikenneopettajat ovat hyvin tiedostaneet tulkin käytön. Opettaja kuitenkin kertoo, että yhteistyö hidastuu aina uuden tulkin kohdalla. Yhteisen sävelen löytäminen ja toisen työskentelytapoihin totuttautuminen vie aikaa. Uusi tulkki on haaste varsinkin silloin, jos hänellä ei ole ajokorttia eikä täten tiedä aiheesta. Näissä tilanteissa opettaja on joskus aistinnut, että tulkki ei tulkkauksia asiaa kuten hän on sen asiakkaalle kertonut.

#### *Tulkin ja asiakkaan huomioiminen*

Tulkillla on kokemusta liikennekoulusta jossa opettajien opetus ei ollut ihanteellista kuuron opiskelijan kannalta.

*Opettajat oli oikein maratonpuhujia, kuka kerkee nopeinten puhua, sitten sitä katottiin tulkkia ja naureskeltiin että pysyykö sillä kädet mukana ja tuleeko ranteet kipeeksi. Jolla ei ollu niinku semmosta*

*pedagogisen oppimisen kanssa mitään tekemistä. - - Miten kerkeet jotkut monimutkaiset liikennesäännöt tulkata, ku se puhe tuli tosissaan oikein tykityksenä ja höyrytettyä hyvin monenlaisilla vitseillä jotka oli tosi hankalaa kääntää viittomakielelle ja ne ei yleensä liittyneet aiheeseen mitenkään.*

Tulkin lisäksi tästä opetustyylistä koitui haittaa myös kuurolle ja hahmotushäiriöiselle asiakkaalle. Joskus asiakkaat saattoivat keskeyttää autokoulun, sillä kokivat oppimisen hankalaksi tällaisessa ympäristössä. Tällöin syyttävä sormi oli usein tulkissa, joka ei autokoulun mielestä osannut vain tulkata tarpeeksi hyvin. Tulkki oli kuitenkin keskustellut opettajien kanssa siitä, ettei nykyinen opetustyyli toimi ja siinä pitäisi ottaa kuuro asiakas paremmin huomioon. Kun opetus on liian nopeaa, asiakas ei ehdi sisäistää opetettua asiaa varsinkaan silloin, kun hänen kuuluisi seurata tulkin lisäksi mahdollista visuaalista opetusmateriaalia. Osapuolten, tässä tapauksessa autokoulun, tulisi olla halukkaita joustavuuteen. Joustavuudessa osapuolella on valmius keskusteluun avoimesti ja hakemaan yhteistä ymmärrystä siten, että kaikkien näkökulmat tulee huomioiduksi ja loppuratkaisun löytyminen on helpompaa. Joustavuus edellyttää kykyä nähdä asioita toisen näkökulmasta. (Jäppinen 2012, 31.)

### *Ajotunnit*

Ajotunnin yksi haasteista on tulkin sijoittuminen takapenkille. Kuten jo luvussa 3 kerroin, viittomakielisessä vuorovaikutuksessa katsekontakti on hyvin tärkeää. Täten tulkkaaminen taustapeilin kautta on vieras kokemus sekä tulkille että kuurolle, joka ajaa autoa ensimmäisiä kertoja.

Toinen haaste on vuorovaikutus ajotunnin aikana. Tulkki kokee, että opettaja ei aina anna hänelle tai asiakkaalle työrauhaa.

*Inssiajot on sillä tavalla, ku tota, niissä on joskus miettinyt sitä ku ne inssit monesti haluaa tulkin kanssa ruveta juttelemaan. Se on sitten semmonen - - jonka kanssa on kiva jutella ja samoten muutamat liikenneopettajat siihen kans sortuu. Ja sitten kun tulkki ei kuitenkaan siinä tilanteessa ole seurustelu-upseerina siellä, viihdyttäjänä, siellä autossa nii se on hankalaa et miten sen kohteliaasti katkaset.*

Opettaja oli myös huomannut, että asiakkaan on joskus hankala keskittyä autossa. Hän kuitenkin kokee tämän johtuvan tulkin liiallisesta aktiivisuudesta.

*Jos se [tulkki] on vähän näkymätön niin sillon se on parhaimmillaan. Tarkotan sillä että ajatellaan sitä autoa että jos tarvitaan tulkata nii tulkataan. Jos se tulkki on siinä koko ajan aktiivisena ja toinen yrittää ajaa nii ei se pysty kyllä ottamaan vastaan mitä siellä takapenkillä tulkataan. Onhan se tilanteena hankala.*

Molemmat ovat ratkaisseet tilanteen hyödyntämällä omaa ammattitaitoaan. Tulkki on kertonut tulkkaustilanteen luonteesta, eli kaikki puhe tulkataan jotta asiakas ei tunne oloaan ulkopuoliseksi. Opettaja taas on rytmittänyt omaa opetustaan niin, että asiakkaalle taataan ajorauha. Rytmityksen hän tekee muun muassa antamalla ohjeistukset lyhyesti ja ytimekkäästi. He ovat havainneet nämä keinot toimiviksi. Tässä korostuu dialoginen dialogisuus, josta kerroin luvussa 4.2. Siinä keskustelun tavoitteena on tuoda oma näkökulma esille niin, että lopputuloksena jokaisella osapuolella on jaettu yhteinen ymmärrys. Jos asiat keskusteltaisiin monologisen dialogin kautta, lopputuloksena osapuolet eivät välttämättä pysty huomioimaan toista seuraavalla ajokerralla. Sekä tulkin että opettajan täytyy olla joustava ja tarvittaessa luovuttava niistä työtavoistaan, jotka on huomannut toimivaksi toisenlaisessa tilanteessa.

Opettaja ehdotti, että tulkeilla ja opettajilla olisi yhteisiä seminaareja, jossa voidaan vaihtaa ajatuksia avoimesti ja pitää asiantuntija-puheenvuoroja.

*Yhteisiä seminaareja jos olis niin ei se huono olis jos maalaisjärjellä ajatellaan. Siellä olis puhumassa semmonen liikenneopettaja joka on tehnyt sitä työtä ja semmonen tulkki joka on tehnyt sitä työtä opettajan kanssa yhdessä. Vois sitä ammattitaitoa jakaa.*

Asiantuntijuuden ytimen muodostaa älykkyys, mutta se vaatii myös tunnetta ja tahtoa ilmaista asiantuntijuuttaan ja jakaa sitä muiden käyttöön (Jäppinen 2012, 30).

## 7 POHDINTA

Ensimmäinen tutkimuskysymykseni on, kuinka viittomakielentulkin ja liikenneopettajan moniammatillinen yhteistyö ilmenee autokoulutulkkauksessa. Tuloksista voi päätellä, että yleisin yhteistyön toteutumisen muoto on dialogisuus, jolloin he keskustelevat esimerkiksi ennakkomateriaalista ja opettajan opetustyylistä. Molemmat haastateltavat kertoivat, että opettaja opettelee muutamia viittomia, joita voi käyttää ajotunneilla. Viittomat tulkki on opettanut autokoulun tilaamalla tukiviittomakurssilla tai ennen ajotunnin alkua. Kurssi on harjoittanut opettajien visuaalista silmää, jolloin he pystyvät jopa pääättelemään itse uusia viittomia, joita voivat käyttää asiakkaan kanssa kommunikoidessa. Tällöin tulkkia ei edes tarvita jokaisella ajotunnilla.

Opettaja ja tulkki tukevat toisiaan autokoulutulkkauksessa. Tulkki saavuttaa opettajalta helposti sen tiedon ja teorian, mitä toimeksiannossa tarvitsee. Opettaja saa tulkilta viittomia, joita pystyy käyttämään kommunikoidessaan asiakkaan kanssa. Tuki kumpuu kunnioituksesta toista kohtaan ja siitä, että koetaan toinen tasa-arvoiseksi itsensä kanssa. Tuki ilmenee nimenomaan teoissa, mikä vie aikaa omalta itseltään. Tuki voi ilmetä myös emotionaalisella huomioimisella, kuten kannustuksella tai uskolla siitä, että vaikeasta tilanteesta selvitään. (Jäppinen 2012, 91-105.) Tällaista tukea ei kumpikaan haastateltava ilmaissut tarvinneensa tähän asti, mutta uskon sen olevan mahdollista.

Toinen tutkimuskysymys on, millaisia haasteita yhteistyössä on ja kuinka yhteistyötä voisi kehittää edelleen? Molemmat haastateltavat kokivat, että suurin haaste on tulkin vaihtuvuus. Opettaja koki tämän suuremmaksi haasteeksi kuin tulkin vaihtuvuus. Hänen mielestään uusi tulkki on aina hidasta yhteistyölle ja oppitunnin aloittamiselle, sillä yhteisen sävelen löytäminen ja toisen työskentelytapoihin totuttelu vie aikaa. Uusi tulkki on haaste varsinkin silloin, kun hänellä ei ole ajokorttia eikä tunne autokouluopetusta. Ajattelen myös itse, että jos esimerkiksi pimeän ajon vaihetta käymätön tulkki saapuu tulkaamaan kyseistä vaihetta, osa ajasta voi mennä tulkin perehdytykseen. Tässä korostuu ennakkomateriaalin merkitys, sillä ajokortittoman tulkin täytyy selvittää etukäteen, millainen tulkaustoimeksianto on. Tulkin jatkuvuuden saa

varmistettua siten, että Kansaneläkelaitos pitäisi autokoulutulkkauksista opiskelutulkkauksena. Tällöin asiakkaalle muodostuisi tulkkirinki.

Tulkkauspalvelun järjestäminen siirtyi Kansaneläkelaitoksen vastuulle vuonna 2010, jolloin tulkkaustoimeksianto menee sille tulkille, jonka kalenterissa sattuu olemaan sillä hetkellä vapaata. Muutama vuosi sitten tulkkauspalvelua välitti kaupungin tulkkivälitys, joka pyrki saamaan asiakkaalle saman tulkin jokaiselle autokoulun oppitunnille. Koska siirtyminen on tapahtunut vasta muutama vuosi sitten, mielestäni opettajat ja tulkit eivät välttämättä ole tottuneet jatkuvaan tulkin vaihteluun. Eniten tästä kärsii opettajat, jotka eivät välttämättä ole tietoisia muutoksesta.

Haastateltavat ottivat esille ajotuntien sääntöjen puuttumisen. He molemmat kokivat, että ajotunneilla asiakkaalle ei anneta työskentelyrauhaa. Opettaja mainitsi, että osa asiakkaista ajaa paremmin silloin kun tulkkia ei ole mukana. Hän arvelee tämän johtuvan siitä, että asiakkaat haluavat näyttää pärjäävänsä ilman tulkkiakin. Ajotuntien rauhottomuuden perusteella arvioisin, että asiakkaat voivat joissain tapauksissa ajaa paremmin ilman tulkkia, koska aiemmin ylivilkas vuorovaikutus autossa on ollut kuormittavaa. Tämän he ratkaisevat dialogisuutta hyödyntämällä, eli keskustelemalla yhdessä siitä, kuinka tunnit saisi tehtyä rauhallisemmiksi. Opettaja on myös rytmittänyt opetustyyliään niin, että antaa ohjeet asiakkaalle lyhyesti ja ytimekkäästi.

Pidän hyvänä ajatuksena opettajan ehdotusta seminaarista, jossa opettajat ja tulkit voisivat pitää puheenvuoroja ja jakaa käytäntöjä, jotka ovat kokeneet toimiviksi. Yhteistyötä ei tarvitsisi aloittaa alusta aina uuden opettajan tai tulkin kohdalla, kun kaikilla on jo yhteinen jaettu tieto.

Opettaja kertoi, että vaikka ennakkomateriaalin antaminen on luontevaa, sille ei jää aikaa johtuen hänen taukojensa kiireellisyydestä ja tulkkien saapumisesta oppitunnille viime hetkellä. On ymmärrettävää, että opettaja on työpäivänsä aikana hyvin kiireinen. Mielestäni ennakkomateriaalin antaminen olisi kannattavimpaa hoitaa siis joko sähköpostilla tai opettajan työpäivän päätteeksi, jos myös tulkki on silloin paikalla. Yleensä asioimistulkkauksessa tulkki pyytää ennakkomateriaalin sähköisesti ennen tulkkaustoimeksiantoa. Kuitenkin kuten

aiemmin käy ilmi, tauolla käydään keskustelua muistakin asioista kuin ennakkomateriaalista. On valitettavaa, jos näitä asioita ei ehditä käydä yhdessä läpi.

Aini-Kristiina Jäppisen (2012, 25) mukaan "jotta jokin toiminta olisi ristiriidatonta ja sointuvaa, täytyisi kaikkien kyseiseen toimintaan liittyvien henkilöstöryhmien tai niiden yksittäisten jäsenten ääni tulla oikeassa paikassa ja oikeaan aikaan riittävästi kuulluksi." Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että jokaisella henkilöllä, joka jollain tavalla on mukana kyseisessä tilanteessa, on oltava mahdollisuus esittää oma mielipiteensä. Kaikkien ei ole pakko ilmaista mielipidettään, mutta sille on annettava mahdollisuus. Tässä tilanteessa tämä koskettaa kaikkia kolmea osapuolta: tulkkia, opettajaa ja asiakasta. Myös autokoulun ja tulkkauspalvelun tuottajan johdolla on oikeus mielipiteensä, jos on tarvetta.

Autokoulutulkkauksessa työskennellään liikenneopettajalle tutussa työympäristössä, mutta asiakas kuuluu kieli- ja kulttuuriryhmään jota tulkki tapaa työssään päivittäin. Toki opettajat tapaavat työpäivänsä aikana monta opiskelijaa, jotka kaikki ovat erilaisia taidoiltaan ja oppimistavoiltaan (Hämeen ammattikorkeakoulu 2014). Liikenneopettajien kuuluu siis osata huomioida asiakkaat yksilöinä ja laatia opetustyyli heidän tarpeidensa mukaan.

Mielestäni oman toiminnan arviointi on kriittinen osa autokoulutulkkausta. Opettajien täytyy miettiä esimerkiksi oman opetustyyliä muuttamista, ja tulkin omaa taitotasoaan siitä, pystyykö ottamaan tulkkaustoimeksiannon vastaan. Heidän täytyy myös arvioida yhteistyötaitojaan, sillä tulkkaus on tiimityöskentelyä. Jäppisen (2012, 42) mukaan oman toiminnan arviointi kertoo siitä, "miten minun nykyinen toimintani suhteutuu sekä omaan aiempaan toimintaani että yhteisön kokonaistoimintaan." Toisen rinnalla omalle osaamiselle ja kehitymiselle muodostuu vertailupohja, jotka veistävät selkeän muodon eri yhteyksille (mt., 15).

Tuloksista voi päätellä, että moniammatillinen yhteistyö ilmenee autokoulutulkkauksessa monipuolisesti tulkin ja opettajan välillä. Moniammatillisen yhteistyön keskeiset termit esiintyvät heidän välisessä yhteistyössä, kuten dialogisuus, synergia ja moniäänisyys. Jokaisella, myös

asiakkaalla, on mahdollisuus tuoda ilmi oma mielipiteensä ja osapuolet työskentelevät ennen kaikkea asiakaslähtöisesti.

Opinnäytetyötä kirjoittaessa oma autokoulu-kokemukseni oli vielä tuoreessa muistissa, ja mielestäni olen hyödyntänyt sitä hyvin kerätessäni tietoa ja soveltaessa sitä tähän opinnäytetyöhön. Moniammatillisen yhteistyön mukaan ottaminen aiheeseen tapahtui jutellessani erään tulkin kanssa siitä, kuinka autokoulutulkkaus on hyvin erilainen tilanne verrattaessa muihin toimeksiantoihin. Halusin tuoda tähän myös liikenneopettajan näkökulman, sillä uskoin autokoulutulkkauksen olevan myös heille erilainen kokemus normaaliin työpäivään verrattuna.

Opinnäytetyöni on tehty tutkimuseettisissä rajoissa. Haastateltavat ovat toimineet haastattelun aikana vuoden sisällä tulkkina tai opettajana autokoulussa ja molemmilla on lupa ammatinharjoittamiseen. Olen säilyttänyt haastateltavien anonymiteetin koko prosessin ajan ja haastattelujen litteroinnin olen tehnyt yksin. Litterointia ja haastattelujen tallenteita olen säilyttänyt henkilökohtaisissa tiedostoissa johon kukaan muu ei pääse. Tiittula ja Ruusujärvi (2005, 17) mainitsevat teoksessaan, että tutkimus on eettisesti hyväksytty, jos haastatteliija kertoo selkeästi haastattelun tarkoituksen ja missä tulokset julkaistaan. Heillä tulee olla myös haastateltavan yhteystiedot siltä varalta että muuttavat mieltään tai haluavat perua osallistumisensa tutkimukseen. Olen noudattanut tätä ja haastateltavilla henkilöillä on yhteystietoni. Opinnäytetyössäni on muutamia suoria lainauksia, joiden käyttämisestä olen pyytänyt luvan haastateltavilta.

Opinnäytetyöni olen toteuttanut puolistrukturoidulla teemahaastattelulla yksilöhaastatteluna. Koska haastateltavia on kaksi, tulokset eivät ole yleistettävissä. Molemmat haastateltavat ovat Pohjois-Suomesta. Valitsin Pohjois-Suomen alueena siksi, koska siellä on arvioni mukaan paljon kuuroja nuoria muun muassa monien opiskelumahdollisuuksien vuoksi jolloin haastateltavilla on monipuolista ja tuoretta kokemusta autokoulutulkkauksesta. Valitsin Pohjois-Suomen myös siksi, koska opinnäytetyöni tilaaja on oululainen yritys. Jos haastateltavat olisivat eri alueilta, uskoisin etteivät tulokset olisi verrattavissa yhtä hyvin, sillä tilanteet voivat olla erilaisia esimerkiksi kuurojen

asiakkaiden vaihtelevan määrän vuoksi. Myös liikennekulttuuri voi vaihdella eri puolilla Suomea, ja täten myös opetustapojen painottuminen. Olen siis tyytyväinen ratkaisuuni etsiä haastateltavat samalta alueelta, vaikka he eivät olisivatkaan tavanneet aiemmin. Yksilöhaastattelussa haastateltavat saivat kertoa asioista oman tahtinsa mukaan.

En ole ennen tehnyt haastattelua, joten minulla oli hiukan hankaluuksia pitää haastattelu puolistrukturoituna sen sijaan, että noudattaisin haastattelurunkoa orjallisesti. Mielestäni toinen haastattelu meni paremmin kuin ensimmäinen, kun tiedostin omat kehitystarpeeni tutkijana. Pidin kuitenkin taukoja, jolloin haastateltavilla on aikaa koota ajatuksiaan ja tuoda niitä ilmi vapaammin. Haastateltavien määrä oli kaksi, mikä on mielestäni sopiva. Molemmilla on monipuolinen kokemus autokoulutulkkauksesta, joten en koe olleen tarvetta useammalle haastateltavalle.

Luvussa 4 olen todennut, että moniammatilliselle yhteistyölle ei ole olemassa vain yhtä määritelmää. Haastattelujen aikana en varmistanut, onko haastateltavilla samanlainen käsitys määritelmästä kuin minulla tai toisillaan. Tulosten perusteella heillä voi olla määritelmässä joitain pieniä eroja, mutten koe niiden vaikuttavan tuloksiin negatiivisesti, sillä heidän näkemyksiään voi heijastaa moniammatillisen yhteistyön tietoperustaan.

Liite 1 on vinkkilista viittomakielentulkin käytöstä liikenneopettajille. Sen olen koonnut oman tiedon pohjalta, ja tällä tuon esille omaa ammattitaitoani viittomakielentulkkina. Vinkkilistan olen kirjoittanut viittomakielentulkki-koulutusohjelman neljäntenä vuotena. Huomasin, että vinkkilista pätee hyvin paljon myös opetustulkkauksilanteisiin oppilaitoksissa. Tämä on yksi peruste sille, miksi mielestäni autokoulutulkkauksen tulisi olla opiskelutulkkauksilanne.

Toinen peruste on se, että tulkin jatkuvuuden puuttuminen on todellinen haaste moniammatilliselle yhteistyölle autokoulutulkkauksessa. Siinäkin, kuten esimerkiksi ammattikouluissa, käydään läpi erikoissanastoa joita tulkki ei tunne ellei ole suorittanut itse autokoulua. Haastattelemani opettaja mainitsi ajankäytön haasteeksi ennakkomateriaalille, mutta mielestäni tämä helpottuisi jos hän etukäteen tietäisi vastuutulkin yhteystiedot. Vastuutulkki on tulkki, joka



nimetään opiskelevan asiakkaan tulkkiringistä. Hän tulkkaa, tekee yhteistyötä tulkkivälityksen kanssa ja vastaa tiedon kulkemisesta ringin sisällä, vaikka tulkit olisivatkin eri yrityksistä. Kun tulkkirinkiä ei ole, paikalle saapuva tulkki ei välttämättä tiedä asiakkaan vaiheista autokoulussa. Hän ei myöskään pysty kysymään aiemmilta tulkeilta, sillä on hankalaa saada tietää kuka kävi kyseisen asiakkaan tulkkina viime kerralla.

Toivon, että opinnäytetyöstäni hyötyvät kaikki tulkit ja liikenneopettajat. Myös he, jotka eivät ole aiemmin olleet autokoulutulkkaus-tilanteessa. Tästä tutkielmasta he saavat tietoa niistä moniammatillisen yhteistyön osa-alueista joita heiltä odotetaan ja jotka helpottavat tilanteen sujuvuutta. Olen myös esitellyt moniammatillisen yhteistyön teoriaa mahdollisimman kattavasti, ja täten perustellut sen tärkeyttä asiantuntijoiden ja asiakkaan kannalta. Sen lisäksi tutkielmassani on esittely molemmista ammattialoista ja heidän työtehtävistään. Myös kokoamani vinkkilista tulkin käytöstä on hyödyllinen.

Jatkotutkimusaiheeksi ehdotan asiakkaan näkökulmaa autokoulutulkkauksesta, sillä myös asiakkaan antama palaute on hyvin tärkeää sekä viittomakielentulkeille että liikenneopettajille. Se tuo myös asiakkaan näkökulmaa tulkkien ja opettajien tässä tutkielmassa nostamille asioille, kuten tulkin vaihtuvuudelle autokoulun tunneilla. Erityisesti minua kiinnostaa opettajan kommentti, jonka mukaan eräät asiakkaat ajavat paremmin kun tulkki ei ole läsnä. Minua kiinnostaisi kuulla asiakkailta, voisiko tämä johtua siitä että halutaan näyttää pärjäävänsä ilman tulkkia vai siitä, että tulkkaus koetaan kuormittavaksi ajotunnilla ja tulkin puuttuminen on helpotus. Asiakkaan näkökulmaa autokoulutulkkauksessa ei ole aiemmin tutkittu. Omassa tutkielmassani asiakkaan näkökulma oli opettajan ja tulkin tulkintaa.

## 8 LÄHTEET

Alankoja, Janina & Piironen, Annina 2011. Tulkki taustapeilissä. Viittomakielen tulkkien kokemat haasteet autokoulutulkkauksessa. Diakonia-ammattikorkeakoulu. Ammattikorkeakoulun perustutkinnon opinnäytetyö.

Autokoululiitto 2013. Liikenneopettajaksi. Viitattu 17.11.2013.  
<http://www.autokoululiitto.fi/Koulutus/Liikenneopettajaksi>

Autokoululiitto 2014. Ajokortin hankkiminen autokoulussa. Viitattu 9.4.2014.  
<http://www.autokoululiitto.fi/Koulutus/Ajokortin%20hankkiminen%20autokoulussa>

Eskola, Jari & Vastamäki, Jaana 2007. Teemahaastattelu: Opit ja opetukset. Teoksessa Juhani Aaltola & Raine Valli (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin I – metodin valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittavalle tutkijalle. Jyväskylä: PS-kustannus

Finlex 2014. Ajokorttiasetus. Viitattu 8.4.2014.  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1990/19900845>

Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2008. Tutki ja kirjoita. 15. uudistettu painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi

Humanistinen ammattikorkeakoulu 2014a. Viittomakielentulkki. Viitattu 18.2.2014. <http://www.humak.fi/opiskelu/opiskelu-humakissa/viittomakielentulkki>

Humanistinen ammattikorkeakoulu 2014b. Tulkkia käyttävän opettajan muistilista. Viitattu 11.3.2014. <http://www.opiskelutulkki.fi/opettajalle/tulkkia-kayttavan-opettajan-muistilista>

Hämeen ammattikorkeakoulu. Liikenneopettajakoulutus. Viitattu 18.2.2014.  
<http://www.helsinginliikennekoulu.fi/tiedostot/pdf/liikenneopettajankoulutus2005.pdf>

Isoherranen, Kaarina & Rekola, Leena & Nurminen, Raija 2008. Enemmän yhdessä – moniammatillinen yhteistyö. Helsinki: WSOY Oppimateriaalit Oy

Isoherranen, Kaarina 2006. Moniammatillinen yhteistyö. Helsinki: WSOY

Jokela, Arto 2007. Kärsivällisyys on liikenneopettajan hyve. Auto- ja kuljetusala –lehti 14/2007, 12

Jyväskylän yliopisto 2014. Diskurssianalyysi. Viitattu 11.3.2014. <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/aineiston-analyysimenetelmat/diskurssianalyysi>

Jäppinen, Aini-Kristiina 2012. Onnistu yhdessä! Työyhteisön kehittämisen 10 avainta. Jyväskylä: PS-kustannus

Kaivola, Taru 2003. Työpaikan ihmissuhteet. Helsinki: Kirjapaja Oy

Kalela, Esa 2010. Etiikka tulkkaustilanteissa viittomakieli- ja kuulovammaisalalla. Helsinki: Kuuloliitto ry

Kontio, Mari 2010. Moniammatillinen yhteistyö. Oulu: TUKEVA

Korhonen, Seppo 2007. Ilot ja murheet jaetaan porukalla. Auto- ja kuljetusala –lehti 14/2007, 15

Kuula, Arja & Tiitinen, Sanni 2010. Eettiset kysymykset ja haastattelujen jatkokäyttö. Teoksessa Johanna Ruusuvuori & Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (toim.) Haastattelun analyysi. Tampere: Vastapaino, 446-460.

Laine, Jenni 2006. Tulkkauksen tutkimus viittomakielen tulkin työn kehittäjänä. Teoksessa Niina Hytönen & Terhi Rissanen (toim.) Käden käänteessä. Viittomakielen kääntämisen ja tulkkauksen teoriaa sekä käytäntöä. Helsinki: Oy Finn Lectura Ab, 143 -162.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2013. Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus uudistui. Viitattu 8.12.2013. <http://www.trafi.fi>

Veija-Kujanpää, Kirsi 2010. Kutsumusammattina liikenneopettajuus? Tutkimus liikenneopettajien työtyytyväisyydestä ja sitoutumisesta liikenneopetusalaan. Seinäjoen ammattikorkeakoulu. Ammattikorkeakoulun perustutkinnon opinnäytetyö.

Ruusuvuori, Johanna & Nikander, Pirjo & Hyvärinen, Matti 2010. Haastattelun analyysin vaiheet. Teoksessa Johanna Ruusuvuori & Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (toim.) Haastattelun analyysi. Tampere: Vastapaino, 9-39.

Ruusuvuori, Johanna & Tiittula, Liisa (toim.) Haastattelu. Tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus. Tampere: Vastapaino

Saartenkorpi, Harri 2014. Kuurouden käsittely opetuksessa. Email [anne.heinonen@humak.edu](mailto:anne.heinonen@humak.edu) 5.2.2014

Suomen viittomakielentulkit ry 2013. Koulutus. Viitattu 19.11.2013. <http://www.tulkit.net>

Suomen viittomakielentulkit ry 2014a. Viittomakielen tulkin ammattisäännöstö. Viitattu 7.2.2014. <http://www.tulkit.net>

Suomen viittomakielentulkit ry 2014b. Sanasto. Viitattu 7.3.2014. <http://www.tulkit.net>

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2007. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Vantaa: Tammi

Työ- ja elinkeinoministeriö 2013. Liikenneopettaja. Viitattu 17.11.2013. <http://mol.fi/avo/ammatit/03242.htm>

Veija-Kujanpää, Kirsi 2010. Kutsumusammattina liikenneopettajuus? Tutkimus liikenneopettajien työtyytyväisyydestä ja sitoutumisesta liikenneopetusalaan. Seinäjoen ammattikorkeakoulu. Ammattikorkeakoulun perustutkinnon opinnäytetyö.

## 9 LIITTEET

### Liite 1 Viittomakielentulkin käytön vinkkilista liikenneopettajille

Olen laatinut tämän listan opiskellessani neljättä vuotta viittomakielentulkiksi Humanistisessa ammattikorkeakoulussa viittomakielentulkiksi.

---

Opiskelijan oppiminen ja keskittyminen ei ole tulkin vastuulla.

Viittomakielessä ja viittomakielisten kulttuurissa suora näköyhteys on hyvin olennainen asia. Täten asiakkaan ja tulkin viittominen taustapeilin kautta voi olla molemmille vieras asia, johon tarvitsee hetken totuttelua.

Tulkki voi ottaa sinuun yhteyttä ennen opetusta, jos hän tarvitsee ennakkomateriaalia. Materiaalin avulla tulkki pystyy katsomaan läpikäytävät asiat ja etsimään niiden pohjalta lisätietoa tai viittomia, joita ei tiedä. Tämä varmistaa hyvän laadun tulkkauksessa. Materiaali voi olla myös sanallinen ohje siitä, mitä asioita käydään läpi. Kuitenkin mitä enemmän, sen parempi. Tulkki on vaitiolovelvollinen myös ennakkomateriaalin osalta.

Kun näytät oppitunnillasi visuaalista materiaalia, kuten kuvan tai videon joka heijastetaan dokumenttikameralla seinälle, odota että asiakas ehtii katsoa näyttämäsi kuvan tai videon ennen kuin katsoo jälleen tulkkia. Asiakkaan on hankala seurata visuaalista materiaalia, jos hänen tarvitsee seurata samaan aikaan tulkin viittomista. Havaintoesityksissä kerro ensin mitä aiot tehdä, sen jälkeen tee, ja kertaa mitä teit. Asiakas pystyy tällöin seuraamaan myös sinua. (Humanistinen ammattikorkeakoulu 2014b.)

Päällekkäistä puhetta ei voi tulkata. Jos oppilaat puhuvat yhteen ääneen, tulkki voi tulkata vain yhtä kerrallaan. Pidä huoli että oppilaat pyytävät puheenvuoron.

Tulkin velvollisuus on tulkata kaikki. Karsithan ajo-opetuksessa opetukseen liittymättömät asiat, jotta asiakas pystyy keskittymään paremmin.

Voit puhua normaalin puherytmisi mukaisesti, mutta voit kysyä tulkilta, kuinka nopeasti hän ehtii tulkata. Tulkkeessa on aina muutaman sekunnin viive. Se tarkoittaa sitä, että tulkki aloittaa viittomisen vasta kun ymmärtää puheesi ydinasian. Tällöin tulkki voi muodostaa lauseesta viittomakielisen. Viitotun puheen tulkkauksessa viive on paljon lyhyempi, sillä siinä viitotaan suomen kielen sanajärjestyksen mukaan.

Pidä huoli että valaistus on riittävä. Viittomista on hankala nähdä hämärässä.

Muista antaa aikaasi, jos tulkki tai asiakas haluaa antaa palautetta yhteistyön sujumisesta.

Suomen Viittomakielentulkit ry (2014b) on laatinut verkkosivuilleen listan fraaseista ja sanoista, joita kannattaa *välttää*.

"Mykkä (merkityksessä: kuuro)

Kuuromykkä

Kuuromykkäinkoulu

Elekieli, pantomiimi, merkkikieli (merkityksessä: viittomakieli)

Kansainvälinen viittomakieli (käytä muotoa kansainvälinen viittominen)

Tulkin työstä puhuttaessa on lähtökohtaisesti usein järkevää välttää seuraavia sanoja ja fraaseja:

Kuuron... avustaja / henkilökohtainen avustaja / koulunkäyntiavustaja / tukihenkilö / auttaja

Vältä myös ilmaisuja:

Tulkki auttaa/avustaa kuuroa... / Tulkki neuvoa/ohjaa kuuroa..."

Tulkki ei ole asiakkaan henkilökohtainen avustaja. Hän ei siis välttämättä tunne asiakasta kovin hyvin eikä tiedä hänen henkilökohtaisista asioistaan. Asiakas tilaa tulkin ja vasta myöhemmin saa tietää, kuka hänen tulkikseen saapuu. Tulkki ja asiakas tapaavat ja erkanevat tulkkauspaikalla, ellei toisin ole sovittu.

## Liite 2 Teemahaastattelurungot

### *Liikenneopettaja*

1. Kuinka kauan olet toiminut liikenneopettajana?
  2. Kuinka usein ja millaisissa opetustilanteissa sinulla on ollut oppilaita, jotka tarvitsevat viittomakielelle tulkkausta?
  3. Mitä on liikenneopettajien ja viittomakielentulkki- välisen yhteistyö?
    - millainen vaikutus opetustilanteeseen? Miksi?
    - mikä on erityisen toimivaa? Miksi?
    - mikä on vaativaa? Miksi?
  4. Kuvaa tilanteita, joissa mahdollisesti olet tarvinnut tukea tai yhteistyötä viittomakielentulkilta.
    - millainen, mitä tapahtui, kuinka ratkaistiin, mitä saavutettiin
  5. Kuinka liikenneopettajien ja viittomakielentulkki- moniammatillista yhteistyötä voisi kehittää?
- Kuinka koet viittomakielentulkki- läsnäolon tunneilla?
- Oletko muokannut opetustapaasi? Jos kyllä: kuinka koet sen?
6. Millainen on opettajan näkökulmasta ihanteellinen tulkki autokoulussa?
  7. Ajatuksia tulkin vaihtumisesta yhteistyön kannalta?
  8. Mitä muita ajatuksia aihe sinussa herättää?

### *Viittomakielentulkki*

1. Kuinka kauan olet toiminut viittomakielentulkkinä?
2. Kuinka usein ja millaisissa opetustilanteissa olet toiminut tulkkinä autokoulussa?
3. Mitä on liikenneopettajien ja viittomakielentulkki- välisen yhteistyö?
  - millainen vaikutus opetustilanteeseen? Miksi?
  - mikä on erityisen toimivaa? Miksi?
  - mikä on vaativaa? Miksi?
4. Kuvaa tilanteita, joissa mahdollisesti olet tarvinnut tukea tai yhteistyötä liikenneopettajalta.
  - millainen, mitä tapahtui, kuinka ratkaistiin, mitä saavutettiin



5. Kuinka liikenneopettajien ja viittomakielentulkkien moniammatillista yhteistyötä voisi kehittää?
6. Millaisena koet tulkkauksen autokoulussa?
7. Millainen on tulkin näkökulmasta ihanteellinen liikenneopettaja?
8. Ajatuksia opettajan vaihtumisesta yhteistyön kannalta?
9. Mitä muita ajatuksia aihe sinussa herättää?